

124

Bogotá. DC. Abril 19 de 2017

Doctor,  
**HERNANDO JOSÉ PADAUÍ ÁLVAREZ**  
Presidente Comisión Tercera Constitucional Permanente  
Cámara de Representantes

COMISIÓN TERCERA  
CAMARA DE REPRESENTANTES  
Recibido Por: Claudio López  
Fecha: 19-04-17  
Hora: 1:00 P.m  
Número de Documento: 923

**Referencia:** Proposición para Debate de Control Político: Situación del transporte aéreo helicoportado de empresas nacionales y personal operativo colombiano.

**PROPOSICIÓN**

*Aprobado*

48

Cítese ante esta honorable cédula de Cámara de Representantes a los funcionarios del gobierno nacional relacionados en la presente proposición: Dr. **ALFREDO BOCANEGRA VARÓN**, Director General de la Aeronáutica Civil Unidad Administrativa Especial, Dr. **JORGE EDUARDO ROJAS**, Ministro de Transporte, Dra. **PATTI LONDOÑO JARAMILLO**, Vice Ministra de Relaciones Exteriores Cancillería de la República de Colombia. Dra. **CLARA LÓPEZ OBREGÓN**, Ministra de Trabajo, para que rindan respuesta en torno a la situación del transporte aéreo helicoportado de empresas nacionales y personal operativo colombiano, de acuerdo al siguiente cuestionario:

**Ambientación del Debate:**

Actualmente las empresas nacionales que prestan servicios de transporte aéreo al interior del país, enfrentan una crisis de demanda de trabajo respecto de la empleabilidad de su capital humano y físico para el ejercicio pleno de sus actividades. No obstante, pilotos y tripulaciones así como personal de mantenimiento técnico han visto reducidas sus posibilidades de estabilidad frente a las garantías que se ofrecen para desarrollar dignamente cada una de sus competencias, adquiridas mediante un alto nivel de preparación superior que les corresponde un alto costo de especialización en cada una de sus áreas.

Tanto pilotos, como tripulaciones de vuelo y personal técnico así como personal de servicios se han visto amenazados y vulnerables ante la presión por la pérdida



de sus empleos, sumado a un alto índice de obligaciones adquiridas a nivel financiero, para el desarrollo de sus núcleos familiares.

Muchos son los casos en que la movilidad ha implicado traslados con un alto costo, asociados a la separación de sus familias y la convivencia en zonas donde el trabajo se limita a la competencia desmedida del mejor postor, incumpliendo las normas laborales y abusando del trato que en materia digna deben recibir.

De otro lado, las empresas que actualmente operan al interior del país, se han visto amenazadas por un síndrome de traslado entre diferentes personas jurídicas que funcionan en un contexto económico de competencia imperfecta, oligopolios y presiones laborales injustificadas. La contratación de las mismas ha llevado a una pérdida de autonomía empresarial que deslegitima las acciones del empresariado colombiano frente a las adversidades del mercado.

Con todo ello, el Estado colombiano ha sido insuficiente en la estabilidad de dichas empresas y no ha corregido eficientemente los descalabros que ha representado una mala administración del orden frente a los lineamientos de política pública de desarrollo empresarial, tendientes a la generación de nuevos espacios de participación económica.

El gremio de pilotos nacionales y tripulaciones que actualmente se encuentran atravesando una dura crisis de empleo, ha tenido la oportunidad de reunión con diferentes actores para buscar mecanismos de ayuda y solución, que les permitan retornar a la estabilidad laboral para contrarrestar las obligaciones adquiridas.

Tanto empresas como gremios del sector aéreo se han unido en un llamado al Gobierno Nacional para que intervenga en las acciones correspondientes a las garantías de trabajo y función empresarial que actualmente existen en el país. No obstante, los espacios para la prestación de servicios, se han visto reducidos por la falta de atención y el desplazamiento de la oferta hacia empresas extranjeras, con un alto costo de oportunidad para la economía nacional.

Finalmente se establece una coyuntura, surgida de los contratos celebrados entre el Gobierno Nacional y la Organización de Naciones Unidas, a través del acuerdo SOMA para las misiones de paz al interior del país, cuya esperanza radicaba en el uso del capital físico y humano que dispone el país para la empleabilidad de sus factores. Relación que contrariamente terminó por el acuerdo entre partes extranjeras de la empresa UTair y la vinculación de aeronaves extranjeras que no cumplen a cabalidad los requisitos para operaciones aéreas de acuerdo a lo contenido en el marco legal de la Aeronáutica Civil.



La crisis del sector ha determinado la necesidad de llamado por medio del presente Debate para construir soluciones acordes que cumplan el requisito de los ciudadanos por la estabilidad de sus empleos y las garantías a la empresa privada para su operación, dados los altos costos en que incurren para su operación.

Parte 1. Cuestionario al Director General de La Aeronáutica Civil Dr. **ALFREDO BOCANEGRA VARÓN**.

## 1. POLITICA AEROCOMERCIAL

- 1.1. ¿Desde que se posesiono su despacho ha emitido algún documento de política aerocomercial para los distintos sectores que conforma la industria aeronáutica? En caso de haberlo hecho favor enviar en medio digital copia de la misma.
- 1.2. ¿Su despacho ha presentado al sector un documento sobre política de seguridad aérea?
- 1.3. ¿Cuál es la actual política aerocomercial, y cuando fue emitida?
- 1.4. ¿Se tiene previsto modificar la política aerocomercial, de ser así cuales son las razones para ello, y sobre que nuevos fundamentos se va estructurar el cambio?
- 1.5. ¿Cuál es la política de su entidad en cuanto a la negociación de los acuerdos de libertades aéreas?
- 1.6. ¿Cuál es el fundamento legal, que tiene su entidad para imponer tributos a las aerolíneas y/o pasajeros, para el financiamiento de obras ajenas al sector aeronáutico, como es el caso del "derecho de conectividad" para el financiamiento del Túnel de Oriente?
- 1.7. ¿Cuál es la política aerocomercial fijada por el Consejo Directivo de la Aeronáutica Civil para la negociación de Acuerdos o tratados bilaterales o multilaterales de aviación?
- 1.8. ¿Por qué no se exige que la operación en quintas libertades se de en puntos no servidos directamente por aerolíneas nacionales o extranjeras?



- 1.9. ¿Por qué en las recientes negociaciones bilaterales como por ejemplo con QATAR, no se ha garantizado la reciprocidad real y efectiva, frente a las posibilidades de las aerolíneas nacionales en estos mercados?

## **2. POLITICA DE SUBVENCION A LA INDUSTRIA AERONAUTICA**

- 2.1. ¿Cuáles son las medidas que ha emitido el Gobierno Nacional, o su entidad para subvencionar o promover la industria aérea nacional, al tenor de art. 1863 del Código de Comercio y/o del Plan de Desarrollo actualmente vigente?
- 2.2. ¿Qué medidas ha adoptado o promovido su despacho para direccionar la inversión privada a la creación de empresas aéreas y/o talleres aeronáuticos de reparaciones, o a estimular el crecimiento de la actual industria aeronáutica colombiana?

## **3. ESTUDIOS DEL SECTOR AERONÁUTICO COLOMBIANO**

- 3.1. ¿Cuál es la participación de la industria aeronáutica colombiana en PIB?
- 3.2. ¿De qué manera la industria aeronáutica colombiana contribuye en la economía colombiana?
- 3.3. ¿Cuál es el crecimiento anual de cada uno de los sectores y/o modalidades de la aviación aeronáutica colombiana en los últimos cinco (5) años? Por favor anexar un cuadro por sectores.
- 3.4. ¿Cuáles fueron los parámetros económicos, con los cuales se realizó evaluación del punto anterior?
- 3.5. ¿Cómo creció o decayó la demanda para cada uno de los sectores de la industria aeronáutica colombiana (empresas de transporte público regular, no regular, empresas de carga nacional – internacional, trabajos aéreos especiales, centros de instrucción aeronáutica, organizaciones de mantenimiento, empresas de: FOB, servicios de escala en aeropuerto o asistencia en tierra (Handling), servicios de mantenimiento de tránsito, etc.) en los últimos cinco (5) años? Favor anexar información de matriz de evaluación.
- 3.6. Remitir en medio digital, copia de los consolidados de la estadística de los últimos cinco (5) años, de todos los sectores de la industria aeronáutica que están obligados a enviar información a su entidad de



acuerdo con lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (en adelante RAC).

- 3.7. ¿Su despacho ha realizado un estudio sobre la situación económica y comercial, actual, de las empresas de aeronáutica colombianas? De contar con él, por favor remitir una copia en medio digital.

#### 4. CENSO DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA

- 4.1. ¿Cuántas y en que modalidades está distribuida la industria aeronáutica nacional, por favor remitir una lista, indicando la modalidad, fecha de constitución, permiso de operación vigencia y número de aeronaves en calidad de explotador, indicado su matrícula, marca, modelo, y si las mismas se encuentran aeronavegables o no?
- 4.2. ¿En los últimos cinco (5), a que empresas se les ha cancelado el permiso de operación o de funcionamiento, o cuales lo han cancelado unilateralmente?
- 4.3. ¿Cuántas aeronaves no convencionales tipo ultraliviano vienen realizando actividades de aviación agrícola, y en que regiones del país? (favor identificar en cuadro, la matrícula, marca y modelo)
- 4.4. ¿Quiénes son los explotadores/propietarios de cada una de las citadas aeronaves no convencionales tipo ultraliviano que se dedican a la aviación agrícola?
- 4.5. ¿Los servicios de aviación agrícola con las mencionadas aeronaves, son realizadas directamente por sus propietarios/explotadores, o son realizadas por terceras personas? En caso que sea realizado por terceros, por favor identificarlos e informar si cuentan con permiso de operación para realizar trabajos de aviación agrícola.
- 4.6. ¿Las empresas Aviacaña S.A.S., Fumicaña S.A.S., Servicios Aéreos Ultralivianos S.A.S. - SAU S.A.S, y Servicios Aéreos Especiales (SAE), en la actualidad cuentan con permiso de operación en la modalidad de aviación agrícola? (de tenerlo anexar copia)
- 4.7. ¿Las empresas Aviacaña S.A.S., Fumicaña S.A.S., Servicios Aéreos Ultralivianos S.A.S. - SAU S.A.S, y Servicios Aéreos Especiales (SAE), han sido inspeccionadas por funcionarios de su entidad, en que condición se encontraron, están operando, para quien prestan servicios? Enviar copia de las actas de visita o conceptos emitidos.



- 4.8. ¿Las empresas Aviacaña S.A.S., Fumicaña S.A.S., Servicios Aéreos Ultralivianos S.A.S. - SAU S.A.S, y Servicios Aéreos Especiales (SAE), vienen utilizando las aeronaves no convencionales tipo ultraliviano en los ingenios azucareros del Valle de Cauca en labores de aviación agrícola?
- 4.9. ¿Las aeronaves no convencionales tipo ultraliviano, que se usan en labores de aviación agrícola, autorizados por su entidad, son aeronaves que cumplen con todos los estándares de seguridad, para la actividad que viene realizando?
- 4.10. ¿Cuál es el estado actual del proceso de certificación de las aeronaves livianas para actividades de aviación agrícola?
- 4.11. ¿Por qué razón su entidad no ha suspendido de actividades de vuelo, las aeronaves no convencionales tipo ultraliviano, que utilizan los ingenios del Valle del Cauca en actividades de aviación agrícola, si su entidad ha emitido varios actos administrativos, fijando una plazo definitivo para su suspensión?
- 4.12. ¿Qué acciones correctivas ha realizado su despacho frente al Informe que con fines disciplinarios emitió la Procuraduría General a través del procurador Delegado para la Descentralización y las Entidades Territoriales?
- 4.13. ¿Por qué razón existiendo el concepto emitido por el Secretario de Seguridad (oficio 5000.091-2016035456 del 6 de diciembre de 2016), en el cual indica que " .... bajo las condiciones actuales de operación de ultralivianos en aviación agrícola no es posible alcanzar un nivel de seguridad aceptable .." , no ha sido suspendidos de actividades de vuelo?
- 4.14. ¿En caso de que una persona pierda la vida, o se produzca cualquier clase de daño, por parte de los ultralivianos en aviación agrícola, que no alcanzan los niveles de seguridad aceptables según el concepto de seguridad, de qué manera su entidad va a responder?
- 4.15. ¿Cuál es el monto de los valores seguros que tienen tomados los ultralivianos en aviación agrícola, para cubrir la responsabilidad civil?
- 4.16. ¿Cuál es el estado actual operacional y técnico de los ultralivianos en aviación agrícola?



## **5. AUTORIZACIONES A EMPRESAS EXTRANJERAS DE TRABAJOS AEREOS ESPECIALES Y TARES**

- 5.1. ¿Cuántas empresas de trabajos aéreos especiales extranjeras en sus distintas modalidades, han sido autorizadas volar en Colombia, en los últimos 5 años y para qué clase de servicio, y por qué razón fueron autorizadas?
- 5.2. ¿Cuántos talleres aeronáuticos de reparaciones extranjeros (TARE), se encuentran autorizados o certificados por su entidad, de manera permanente, de acuerdo a lo previsto en el RAC, para ejecutar mantenimiento, mantenimiento preventivo, reparación mayor, alteración mayor y reconstrucción de Aeronaves con matrícula colombiana o a sus componentes? (Enviar relación, indicando nombre del TARE, capacidades, país de ubicación)
- 5.3. ¿Cuántos talleres aeronáuticos de reparaciones extranjeros (TARE), han sido autorizados temporalmente (trabajos por una sola vez RAC 4.11.1.5 literal b) para ejecutar mantenimiento, mantenimiento preventivo, reparación mayor, alteración mayor y reconstrucción de Aeronaves con matrícula colombiana o a sus componentes, en los últimos dos años? (favor identificar el nombre, país, y para qué clase de mantenimiento específico se autorizó)
- 5.4. ¿Mediante qué mecanismos su entidad vigila y controla que no se ejecute mantenimiento, mantenimiento preventivo, reparación mayor, alteración mayor y reconstrucción de Aeronaves con matrícula colombiana o a sus componentes, por parte de talleres aeronáuticos de reparaciones extranjeros (TARE), que previamente no se le haya otorgado autorización o certificación por parte de su entidad?
- 5.5. ¿Qué políticas de estímulo ha fijado su despacho para promover a la aviación colombiana en todas sus modalidades, para suplir los servicios que provienen del exterior?

## **6. TALENTO HUMANO AERONÁUTICO – INVESTIGACIONES DISCIPLINARIAS**

- 6.1. ¿Cuántas personas tiene su entidad vinculadas en su planta de personal?(Por favor indicar



- 6.2. Cuantas personas han designado su despacho haciendo uso de la capacidad de nombramiento, y para que cargos? Enviar una relación pormenorizada indicando formación académica y experiencia.
- 6.3. ¿Cuantas persona ha designado su despacho por medio de contrato, desde que asumió la dirección de la entidad y para asumir qué funciones? Favor enviar copia de los contratos?
- 6.4. ¿Cuantas personas de libre nombramiento y remoción, han sido retiradas y nombras por el señor director desde que asumió sus funciones?
- 6.5. ¿Cuantos procesos disciplinarios adelanta control interno de su entidad en la actualidad; cuantos funcionarios han sido sancionados y por qué motivo?

## **7. PROMOCION DE LA AVIACION NO REGULAR**

- 7.1. ¿De qué manera o que medidas van a emitir su despacho para promover que las empresas de aviación no regular, en determinadas regiones del país, participen en los servicios de ecoturismo, que el Gobierno Nacional va a promover?

## **8. IVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS**

- 8.1. ¿Cómo está conformado y porque profesionales está conformado el grupo de investigación de accidentes de su entidad, y cuál es el grado de experiencia que tienen en accidentes de aviación?
- 8.2. ¿Cuantas investigaciones de incidentes graves o accidentes están sin cerrar por parte de su entidad y que antigüedad tiene la investigación?
- 8.3. ¿Qué experiencia tiene la doctora Patricia Barrientos en investigación de accidentes de aviación?
- 8.4. ¿Qué experiencia tiene el jefe de grupo de investigación de accidentes que usted actualmente tiene designado para ese cargo?
- 8.5. ¿De qué manera garantiza su entidad, el grupo de investigación de accidentes, actúa con imparcialidad en una investigación, cuando la falla puede provenir de la propia Aeronáutica Civil?



- 8.6. ¿Cuál es el estado actual de la investigación del accidente de la aeronave, que se accidentó en un barrio Bogotá? (Si existe cierre de la investigación por favor anexar una copia del mismo)
- 8.7. ¿La póliza de seguros que tenía la aeronave que se accidentó en la ciudad de Bogotá, que cayó en un barrio residencial, cubrió todos los daños y perjuicios que causó con el accidente?
- 8.8. ¿De qué manera, o mediante qué mecanismos, su entidad y las empresas sometidas a su vigilancia y control, se garantiza que adopten las recomendaciones que se establezcan en los informes finales de la investigación de accidentes?
- 8.9. ¿En el último año, cualquier aeronave nacional o extranjera, ha tenido incidentes con drones? (anexar copia de los informes de los sucesos)
- 8.10. ¿Qué medidas ha tomado se despachó para que no se operen drones en la alrededores de los aeropuertos?

## 9. VIGILANCIA Y CONTROL

- 9.1. ¿Cuántas investigaciones ha ordenado abrir su administración de la industria aeronáutica y por qué causal reglamentaria, en los últimos 3 años?
- 9.2. ¿Cuál es estado actual de dichas investigaciones, por favor indicar en un cuadro: fecha inicio investigación, norma violada, estado procesal, oficina que adelanta la investigación?
- 9.3. ¿Cuántas investigaciones de las que ha adelantado su entidad han terminado en prescripción del proceso, por favor enviar un cuadro indicando nombre de la empresa investigada, causal, fecha inicio del proceso, área que investigo, funcionario sustanciador, fecha de prescripción?
- 9.4. ¿Cuántas empresas aeronáuticas han sido sancionadas por su entidad, y que sanción se ha impuesto, por favor enviar en medio magnético los todos fallos definitivos producidos en los últimos tres (3) años?
- 9.5. ¿Cuántas sanciones de las impuestas por su entidad, ha sido demandadas ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo, cual ha sido el resultado final que ha producido? Por favor relacionar en un cuadro indicando, resolución demandada, fecha inicio del proceso, estado procesal y resultado con su fecha. Por favor remitir en medio



magnético, todos y cada una de las providencias emitidas en los últimos tres (3) años.

- 9.6. ¿Cuánto dinero se ha recaudado por las sanciones y de qué manera se ha invertido dicho dinero en la promoción de la seguridad operacional?
- 9.7. ¿Cuántas empresas han sido suspendidas y por qué motivo, derivadas de la imposición de una sanción aeronáutica?
- 9.8. ¿Cuáles empresas aeronáuticas se han sometido al pago anticipado de sanciones en los últimos tres (3) años? (Por favor relacionar en un cuadro el nombre de la empresa, la norma violada, fecha del pliego de cargos, monto de la sanción, fecha y monto cancelado pago. Por favor en medio magnético enviar copia del pliego de cargos, objeto del pago anticipado, en el periodo indicado.
- 9.9. ¿Cuándo fue la última vez que se realizó la inspección económica, a las empresas Inspecciones económicas, por favor enviar un cuadro indicando la fecha en que se realizó, los hallazgos encontrados, y la fecha y la forma como los mismos fueron cerrados?
- 9.10. ¿Qué medidas fueron tomadas, sobre aquellas empresas que no cumplieron con el cierre de los hallazgos encontrados?

## 10. AUDITORIAS INTERNACIONALES A LA AC

- 10.1. ¿Qué auditorías internacionales recibió su entidad en los últimos 10 años?
- 10.2. ¿Qué entidad la realizó y con qué propósito?
- 10.3. ¿Qué aéreas de su entidad fueron objeto de la auditoría?
- 10.4. ¿Cuáles fueron las guías sobre las cuales se realizó la auditoría? (Enviar copia)
- 10.5. ¿Cuáles fueron los resultados de la auditoría, enviar copia del respectivo documento de cierre?
- 10.6. En el evento de que se hayan presentado no conformidades, ¿cuál ha sido el plan de acción que desplegó su entidad para realizar el cierre y en cuánto tiempo se realizó?



- 10.7. ¿Qué implicaciones tienen los resultados de la auditoria, para dar continuidad a las operaciones aéreas y que las aerolíneas colombianas puedan se recibas en otros países sin inconvenientes?
- 10.8. ¿Cuáles fueron los funcionarios que atendieron la auditoría, por favor indicar el nombre y el perfil profesional de cada uno de ellos?
- 10.9. ¿Para cuándo está prevista a próxima auditoria por parte de la OACI, dentro del Programa Voluntario de la Vigilancia de la seguridad operacional (en adelante USOAP)?
- 10.10. ¿Cuándo fue realizada la última visita de la USOAP?
- 10.11. ¿USOAP Cuáles fueron los resultados obtenidos en esa última visita, para verificar el cumplimiento de los SARPS de la OACI? Enviar documento de cierre?
- 10.12. ¿Cuál ha sido el concepto de observación continua (CMA) que ha formulado la OACI, respecto al cumplimiento de los SARPSN por parte del país a través de su entidad como autoridad aeronáutica?
- 10.13. ¿Cuáles son los elementos críticos (CE), que tiene establecido su entidad, como instrumentos de defensa del sistema estatal de la vigilancia de la seguridad operacional, para la aplicación eficaz de las normas, políticas y procedimientos conexos con la seguridad operacional?
- 10.14. ¿Cuáles son los mecanismos, que refleja la responsabilidad compartida del Estado y la comunidad de la aviación en torno a la seguridad operacional y sus elementos críticos?
- 10.15. ¿Cuáles son las aéreas que dentro del contexto de las USOAP, han sido auditadas?
- 10.16. ¿Cuáles han sido los resultados obtenidos por las áreas indicadas en el punto anterior? (Enviar copia del informe final)
- 10.17. ¿Cuáles han sido las preguntas del protocolo (PQ) que le han sido formuladas a su autoridad en desarrollo de las auditorias de las USOAP?
- 10.18. ¿Cuáles son los PQ que el país mantiene vigentes y en línea, y cuando fue la ultimas vez que los mismos fueron actualizados?



- 10.19. ¿Cuál es el mecanismo que tiene establecida su entidad para actualizar la normatividad aeronáutica cada que vez que se actualiza por la OACI un SARPS, PANS, documentos y otros textos de orientación emanados de la mencionada autoridad internacional, y en cuanto tiempo se implementan?
- 10.20. ¿Cuándo fue la última vez que la OACI actualizo los PQ, y de que manera implementó los implemento su entidad. Por favor aportar evidencias de tal situación?
- 10.21. ¿Cuál es la capacidad de su entidad para incorporar a nuestra legislación aeronáutica, los cambios de los PQ, por favor indicar los tiempos, respecto a la última actualización?
- 10.22. ¿Cuáles PQ, en la actualidad, están pendientes de verificar, se encuentran en condición de indefina por falta de verificación por parte del enfoque de observación continua de la USOAP, por favor acompañar evidencias?
- 10.23. ¿Cuáles es la periodicidad con la que su autoridad ha venido actualizando los PQ por medio del marco en línea?
- 10.24. ¿Por favor enviar todas las actualizaciones realizadas en los últimos 10 años, a la fecha?
- 10.25. ¿Por favor indicar cuando se realizó la última autoevaluación de los PQ, enviar copia de la misma?
- 10.26. ¿Por favor enviar una copia de cada de las autoevaluaciones realizadas en los últimos 10 años?
- 10.27. ¿Cuál ha sido el progreso o retraso que se han obtenido, por su entidad a raíz de las autoevaluaciones realizadas?
- 10.28. ¿Existen en la actualidad alguna PQ no satisfactorio. De existir por favor explicar cuál y la razón?
- 10.29. ¿Qué cambios a introducido su entidad en los últimos 5 años al sistema de aviación colombiano y a la reglamentación, y cuál ha sido su impacto en los PQ?
- 10.30. ¿Para cuándo está prevista la próxima visita de la USOAP?



- 10.31. ¿Cuáles son las últimas notificaciones que su entidad ha realizado a la OACI, respecto a las condiciones de nuestro sistema aeronáutico? (Enviar copia de las mismas en los últimos 10 años)
- 10.32. ¿Favor indicar cuales y cuando han sido realizadas auditorías internas en las distintas áreas de su entidad, con el propósito de verificar el cumplimiento de PQ? (Favor enviar copia de los documentos que soportan los resultados de tales auditorias)
- 10.33. ¿Cuáles han sido los planes de acción que ha implementado su entidad, para satisfacer los resultados negativos de las auditorías internas realizadas, cual es el estado de ejecución; por favor enviar copia de las mismos?
- 10.34. ¿De qué manera proactivamente su entidad ha identificado y resuelto las deficiencias de la seguridad operacional? (Enviar evidencias de tal situación)
- 10.35. ¿Los auditores de la OACI en desarrollo de una visita USUOAP, en relación con el cumplimiento de un PQ, encontraron las pruebas necesarias que así lo demostraban el cumplimiento?
- 10.36. ¿Por favor indicar todas las deficiencias, que los inspectores de la OACI, en relación con los siguientes casos: 1.- incumplimiento del sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional; 2.- falta de aplicación de la SARPS y PANS, y/o falta de aplicación de los textos de orientación de las prácticas de seguridad operacional; todo en desarrollo de las dos últimas auditorias de la USUAP? (Por favor anexar los respectivos documentos de soporte)
- 10.37. ¿Cuándo fue la última visita in situ de enfoque de la observación continua de la USUAP, y para cuando está prevista la próxima visita; por favor anexar los respectivos documentos de soporte?
- 10.38. ¿Cuáles han sido las preocupaciones significativas de seguridad operacional, detectadas durante las visitas de seguridad operacional; por favor anexar los respectivos documentos de soporte?
- 10.39. ¿Quien es la persona encargada de la coordinación nacional de observación continua, que su entidad ha destinado para el desarrollo de las auditorias de la USUAP, favor anexar su perfil profesional y su experiencia en este tipo de auditorías?



- 10.40. ¿Cuáles han sido las acciones de mitigación o correctivas que su entidad ha adoptado para atender las preocupaciones significativas de seguridad operacional encontradas en las últimas auditorías de la USOAP? (anexar documentos de soporte)
- 10.41. ¿Las acciones de mitigación o correctivas que su entidad ha adoptado para atender las preocupaciones significativas de seguridad operacional encontradas en las últimas auditorías de la USOAP, han sido cumplidas dentro del límite especificados?
- 10.42. ¿Qué posición ocupa el país frente a los estados auditados USOAP, de acuerdo con los informes emitidos por la OACI?

#### **11. OPERACIÓN DE AERONAVES EXTRAJERAS EN LA VERIFICACION DEL PROCESO DE PAZ (Resolución No. 00201 del 23 de enero de 2017)**

- 11.1. Se me dé un balance, de acuerdo con las estadísticas que posee su entidad, de: ¿cuál es la situación operacional y comercial, desde el punto de vista de la máxima autoridad aeronáutica colombiana, del sector de la industria aeronáutica de la aviación de transporte público no regular, en especial de quienes operan con helicópteros?
- 11.2. ¿Su despacho advirtió al Ministerio de Relaciones Exteriores, que en el país existen empresas que cuentan con las aeronaves y el personal aeronáutico capacitado necesario para prestar el servicio que ha contratado en el exterior las Naciones Unidas? (Enviar copia de tal comunicación) En el evento de no haberlo hecho, se me indique las razones para no hacerlo.
- 11.3. ¿La resolución citada, por qué no tuvo en cuenta a las empresas colombianas, para la prestación del servicio solicitado por la misión de las Naciones Unidas?
- 11.4. ¿Por qué no se garantizó la protección de la industria aeronáutica colombiana, para realizar los servicios de transporte requeridos por la misión de las Naciones Unidas?
- 11.5. ¿Por qué no se garantizó el derecho al trabajo como personal aeronáutico debidamente licenciado, de aquellas personas que están en el país en la capacidad de coadyuvar o participar en la misión de las Naciones Unidas?



- 11.6. ¿Cómo se evaluó o comprobó, por parte de su entidad, la competencia lingüística de las tripulaciones que van a volar en helicóptero para la misión de las Naciones Unidas, dentro de nuestro territorio?
- 11.7. ¿Cómo se evaluó o comprobó, por parte de su entidad, la competencia de las tripulaciones que van a volar en helicóptero para la misión de las Naciones Unidas, dentro de nuestro territorio, en materia del conocimiento de nuestra geografía, aerovías y dominio del AIP del país?
- 11.8. ¿De qué manera se va garantizar, por parte de su entidad, que las aeronaves que van a realizar operaciones para la misión de las Naciones Unidas en nuestro territorio, se les haga un mantenimiento adecuado, según lo tiene previsto los fabricantes de las mismas?
- 11.9. ¿Por qué razón se va a permitir volar sobre el territorio nacional, helicópteros que no cuentan con certificado de tipo, según lo prevén las normas internacionales de aviación civil?
- 11.10. ¿Por qué a las empresas aeronáuticas colombianas, no se les permite volar sobre el territorio colombiano, aeronaves que no cuenten con certificado de tipo?
- 11.11. ¿Cuáles pueden ser las consecuencias, de operar en el territorio colombiano aeronaves que no cuenten con certificado de tipo?
- 11.12. ¿De qué manera, su entidad, va garantizar la seguridad operacional, con la autorización otorgada a estos helicópteros extranjeros para volar sobre territorio nacional?
- 11.13. ¿Cómo se evaluó dentro del SPP que ha expedido su entidad, la operación de estos helicópteros extranjeros en el territorio nacional?
- 11.14. ¿Si su entidad considera justo, que no se le dé el mismo tratamiento en la homologación de licencias del personal aeronáutico extranjero que va a tripular los helicópteros foráneos en nuestro país, frente a los colombianos que adquieren su licencia en el exterior y deben cumplir diferentes requisitos, de acuerdo con la reglamentación aeronáutica, para homologar su licencia en el país, y poder desempeñar sus funciones?
- 11.15. ¿Por qué razón se le concedieron autorizaciones operacionales a los helicópteros extranjeros que van a volar al servicio de la misión de las Naciones Unidas en Colombia, distintas a las que actualmente se les concede a un operador de la misma naturaleza en Colombia?



- 11.16. ¿De qué manera, su despacho, le anunció a la industria y al personal aeronáutico colombiano, dentro de la garantía del debido proceso, que con la decisión que se iba a tomar, de acuerdo con la solicitud del Ministerio de Relaciones Exteriores, se podrían ver afectados sus derechos?
- 11.17. Según tenemos entendido, las aeronaves autorizadas, tienen origen peruana, y son portadoras de matrícula extranjera y la compañía que las explota no es una empresa de transporte público internacional de pasajeros o carga, amparada en el Convenio de Chicago, en consecuencia, ¿por qué razón, su despacho, ha autorizado la operación con fines comerciales entre puntos situados dentro de nuestro territorio en operaciones de cabotaje, a estos helicópteros, cuando dicho servicio está reservado exclusivamente a las aeronaves colombianas, en virtud del artículo 1785 del Código de Comercio?
- 11.18. ¿Por qué razón, su entidad, no va a homologar los certificados de aeronavegabilidad y de matrícula, de los helicópteros que van a servir a la misión de las Naciones Unidas, de acuerdo con lo previsto en el RAC, cuando otras aeronaves de matrícula extranjera, que operan para operadores comerciales colombianos, si se les exige?
- 11.19. ¿Cuál es la razón, que ha tenido su despacho para no exigir, al operador extranjero de los helicópteros, para la misión de las Naciones Unidas, que utilice personal aeronáutico colombiano, en virtud de lo previsto en el artículo 1803 del Código de Comercio?
- 11.20. ¿Se sirva indicarnos, si en el país de matrícula de las aeronaves que van a operar en el territorio colombiano, o en el país de origen de la empresa aeronáutica que las explota, existe reciprocidad, para que las aeronaves con matrícula colombiana puedan operar, en las mismas condiciones que su despacho lo ha concedido?
- 11.21. ¿Cuáles son los criterios, que tiene su despacho, para la protección de la industria aérea colombiana, frente a las autorizaciones que usted ha otorgado, en virtud de lo establecido en el artículo 1865 del Código de Comercio; sobre todo teniendo en cuenta que en el país existe aeronaves de las mismas características y personal aeronáutico competente, al autorizado?
- 11.22. ¿De qué manera, ésta caucionada la responsabilidad civil, por parte del explotador extranjero de las aeronaves que su despacho ha autorizado



operar en el territorio colombiano? Por favor enviar copias de los seguros.

- 11.23. ¿Cuáles es valor de la cuantía de la caución de responsabilidad civil de las aeronaves de las que venimos haciendo mención?
- 11.24. ¿En el evento de que dicha caución no cubra el valor de los daños que en un momento determinado dichas aeronaves puedan causar, su entidad cubrirá los valores adicionales que no queden cubiertos por la caución de la responsabilidad civil que tengan dichas aeronaves?
- 11.25. ¿De qué manera, su entidad, por razones de seguridad operacional, va a realizar verificaciones sobre las aeronaves y tripulaciones, de las aeronaves extranjeras autorizadas por su despacho, en virtud de lo establecido en el artículo 1787 del Código de Comercio, en caso de no hacerlo cuales son las razones para ello?
- 11.26. ¿De qué manera, su entidad, va a garantizar que en cualquier ruta directa que utilicen estas aeronaves, sin autorización previa, no se vayan a encontrar y producir un accidente o incidentes con aeronaves colombianas que transiten por la misma ruta?
- 11.27. ¿Cuáles son los estándares propios de la aviación civil, que su despacho, va a exigir a los operadores extranjeros autorizados, en aras de preservar la seguridad operacional?
- 11.28. ¿Cuáles son las razones que su despacho ha tenido en cuenta, para que una empresa comercial, contratada por las Naciones Unidas, siendo remunerada por esta última, no sean consideradas sus actividades como operaciones comerciales?
- 11.29. ¿Su despacho realmente cree, que con la resolución que ha emitido, es la forma de *“promover e implementar estrategias de mercadeo y comercialización que propenda por el desarrollo y crecimiento y fortalecimiento de los servicios del sector aéreo y aeroportuario”* del país, teniendo en cuenta que esa es una de las funciones esenciales de la entidad que usted preside, de acuerdo a lo previsto en el Decreto 260 de 2004?

## 12. CLAC

- 12.1. ¿Cuál fue el propósito de la reunión de la CLAC en Colombia?



- 12.2. ¿Qué logros obtuvo Colombia dentro de las reuniones de la CLAC?
- 12.3. ¿Qué compromisos adquirió Colombia dentro del desarrollo de las reuniones de la CLAC en el país?
- 12.4. ¿Cuáles fueron los costos que para su entidad o para Colombia tuvo la reunión de la CLAC en el país?
- 12.5. ¿Cuántos funcionarios de su entidad fueron desplazados a la reunión de la CLAC y con qué propósito y a qué costo?
- 12.6. ¿Qué beneficios trae para el país hacer parte de la CLAC?
- 12.7. En los últimos 10 años, de qué manera ha contribuido a la seguridad operacional colombiana las determinaciones de la CLAC?
- 12.8. ¿La autoridad aeronáutica ha cumplido con todos los compromisos adquiridos en la CLAC, o cuál es su grado de cumplimiento?
- 12.9. ¿La CLAC o sus miembros han formulado alguna observación o recomendación a la política Aero comercial del país o a su sistema de seguridad operacional?

### **13. PRESUPUESTO**

- 13.1. Con que recursos dispone su entidad para la promoción de la seguridad operacional, y para la ejecución del SSP? (anexar los programas ejecutados, así como los recursos que fueron destinados).



**\*\* Cuestionario dirigido a MINISTERIO DE TRANSPORTE, Dr. JORGE EDUARDO ROJAS.**

**Parte I. RESOLUCIÓN 00201 del 23 de enero de 2017. Operaciones de transporte aéreo privado para las misiones de Paz en el territorio Nacional. (ACUERO SOMA)**

1. Explique porque dentro de la resolución, en ningún momento se estableció el uso de aeronaves nacionales ni la vinculación de pilotos colombianos para desarrollar la misión de paz conforme al acuerdo entre la ONU y el Gobierno Nacional.
2. ¿Por qué no se sometió a consulta de oferentes el contrato para asignar aeronaves tipo helicóptero MI-8 MTV para las operaciones aéreas dentro del territorio nacional a empresas y ciudadanos colombianos?
3. ¿Cuál es la explicación técnica además del certificado tipo del que habla la Aeronáutica Civil para excluir las aeronaves nacionales y pilotos cuya experiencia en la topografía del país ha sido demostrada?
4. ¿Por qué el proceso de homologación de las aeronaves de procedencia rusa que fueron contratadas no se sometió a la normatividad técnica y legal vigente en el país concerniente a los términos de aeronavegabilidad?
5. ¿Por qué el Ministerio no sometió conforme lo establece la Ley 816 de 2003 la contratación de aeronaves y pilotos nacionales, cumpliendo con el principio de protección a la industria nacional para desarrollar las operaciones aéreas de la misión de paz de la ONU?
6. ¿Bajo qué condiciones se aceptó la oferta exclusiva de la empresa UTair en la dotación de aeronaves para el cumplimiento de la misión, habida cuenta que los pilotos de helicópteros colombianos han tenido un descenso del 75% de actividades y enfrentan una crisis de empleo ocasionada por la coyuntura nacional?



7. Especifique los costos del contrato asumidos por el Estado colombiano para dar cumplimiento a la Misión de paz, consignada en el acuerdo firmado con la ONU el 15 de septiembre de 2016.

## **Parte II. Mecanismos de participación de empresas privadas en operaciones de transporte aéreo nacional dentro del país.**

2.1 ¿Cuáles son los criterios técnicos en materia de transporte aéreo que regulan el funcionamiento de las empresas nacionales de servicios prestados por aeronaves tipo helicóptero y aviones pequeños para operar?

2.2. Provea estadísticas sobre capacidad operativa nacional de empresas privadas que prestan servicios de transporte aéreo y operaciones especiales al interior del país.

2.3. Nombre y relacione las correspondientes resoluciones y actos administrativos que regulan el transporte aéreo colombiano.

2.4. Explique las condiciones bajo las cuales, el Ministerio de Transporte ha definido la operación del transporte aéreo en Colombia para las empresas nacionales y su personal operativo.

2.5. Establezca las condiciones de cobertura de transporte aéreo privado, contratado para zonas de difícil acceso y limitaciones de movilidad.

2.6. Indique en cifras, cuanto ha sido la inversión en infraestructura de aeropuertos para el pleno funcionamiento de aeronaves tipo helicóptero y aviones.

2.7. Qué programas implementa el ministerio de transporte para las empresas privadas nacionales que actualmente funcionan en el país y cuyo ejercicio permite la empleabilidad de personal técnico y operativo.

2.8. ¿Actualmente el Ministerio cuenta con información detallada sobre el estado actual del transporte aéreo nacional cuyas empresas se encuentran en estado de pérdidas por la reducción en la demanda de sus servicios?

2.9. Informe sobre las inversiones realizadas en desarrollo del transporte aéreo, transferencia tecnológica, estandarización y actividades conexas al mejoramiento del sector.



Cuestionario Dirigido a la Cancillería de la República de Colombia, Dra. PATTI LONDOÑO JARAMILLO.

**Tratado entre la organización de Naciones Unidas (ONU) y el Gobierno de Colombia concerniente a la Misión de paz de la ONU en Colombia (operaciones de transporte aéreo ingreso de aeronaves extranjeras y movilización de miembros pertenecientes a la misión)**

1. ¿Por qué al interior de la misión no se tuvo en cuenta la participación de ciudadanos colombianos capacitados para desarrollar las actividades aéreas al interior del país junto al equipo técnico especializado y aeronaves nacionales que cumplen la misma función?
2. ¿Cuáles son las condiciones de traslado aéreo y uso de aeronaves tipo helicóptero en la realización de labores de paz contenidas explícitamente entre el Gobierno de la República de Colombia y la ONU?
3. ¿La Organización de Naciones Unidas propuso de forma exclusiva el uso de aeronaves de origen ruso de la empresa UTair como único medio de transporte para el desarrollo de las operaciones aéreas?
4. ¿El Gobierno Nacional informó sobre la posibilidad de vincular al desarrollo aéreo de la misión a pilotos nacionales junto a aeronaves colombianas que cumplieran los requisitos específicos?
5. ¿los términos de homologación, usos, capacidad y funcionamiento de aeronaves nacionales junto a ciudadanos colombianos (pilotos) presentó inconsistencias al momento de ser tenidos en cuenta de acuerdo a los parámetros de valoración técnica de la misión para su contratación?
6. ¿Cuáles son las obligaciones específicas de la ONU frente al desarrollo de la Misión respecto de la presencia de transporte aéreo, uso de aeronaves, pilotos, tripulación e insumos para su funcionamiento?



7. ¿En que se basa la autonomía de la ONU para requerir aeronaves y pilotos extranjeros en lugar de vincular al personal aéreo colombiano y sus aeronaves?
8. Explique los costos relacionados con las operaciones aéreas en lo que tiene que ver con movilización, uso de elementos, tránsito aeroportuario y pago de tasas y tarifas.
9. ¿Cuál es la posición del Estado colombiano frente a la empleabilidad de factores nacionales (Pilotos y Aeronaves) habida cuenta que se adelanta una misión de paz en la que pueden tener participación?
10. Si la empresa UTair previamente se vio involucrada en escándalos de violación de autoridad y atento contra la personalidad, el nombre y respeto de una adolescente en la ciudad de Kalemie (este del Congo) por abuso sexual: ¿Por qué vuelve a ser contratada, esta vez, para desempeñar misiones de paz en el territorio nacional?
11. indique los costos asumidos por el Estado Colombiano en las operaciones aéreas que se llevan a cabo durante la Misión de Paz y aquellos costos de operación de personal, asumidos como responsabilidades internas.

\*\* Cuestionario Dirigido al Ministerio de Trabajo, **Dra. CLARA LÓPEZ OBREGÓN.**

**TEMA:** Estabilidad laboral y desarrollo social del gremio de pilotos nacionales en empresas de transporte aéreo privado.

1. ¿Cuáles han sido los esfuerzos del Ministerio para contrarrestar la dura situación de empleo por la que pasan en este momento la gran mayoría de pilotos nacionales de empresas de transporte aéreo que operan localmente?
2. ¿Cuál es el estado de solicitudes por desempleo y pérdida de estabilidad económica que se han recibido en el ministerio por parte del sector de servicios de transporte aéreo?
3. ¿cómo explica el Ministerio, que actualmente los pilotos sean uno de los gremios que más problemas tiene al momento de conservar sus empleos y ser remunerados conforme a los establecido por los contratos celebrados entre el empleador y el empleado?



127

4. Explique cómo el Ministerio ha abordado la crisis de pilotos nacionales que se han dado a conocer por incumplimientos en los contratos de labor, experiencia requerida, salario, bienestar social entre otras.
5. Explique en cifras las pérdidas de empleos ocasionadas en el sector de transporte aéreo al interior del país durante los últimos 5 años.
6. Explique, porqué el Estado no ha intervenido en la crisis que actualmente atraviesan las empresas nacionales que se dedican a la prestación de soluciones en transporte aéreo y no han sido tenidas en cuenta para el desarrollo de operaciones de transporte y carga, siendo reemplazadas por múltiples empresas extranjeras que operan al interior del país.
7. Explique qué condiciones necesitan acreditar las tripulaciones aéreas para desempeñarse laboralmente al interior del país.
8. Según las estadísticas del Ministerio, cuántos puestos de trabajo nuevos se han creado para pilotos y tripulaciones colombianos a la fecha.
9. Explique las medidas de protección laboral que se aplican a las tripulaciones aéreas para asegurar su derecho al trabajo digno en condiciones de garantías.
10. Remítase a la situación actual laboral de empresas nacionales que se dedican a la operación de transporte aéreo y mantienen una relación laboral con las diferentes tripulaciones que mantienen en su nómina. Indique la situación actual.

De los Honorables Representantes,



**CIRO ALEJANDRO RAMÍREZ CORTES**

Honorable Representante a la Cámara  
Comisión Tercera Constitucional Permanente.